AMIGA MIA

Amiga Mia n. 8
Anno 1989
Mensile di cultura informatica e attualità
Edizioni Gruppo Logica 2000 srl
Via Francesco Sforza 14
20122 Milano
Reg. in corso presso il Tribunale di Milano.
Distribuzione: Marco A&G S.p.A. via Fortezza 27 Milano.
Stampa: Aligraf - Milano
Direttore responsabile: Antonio Lucarella
Hanno collaborato: A. Onofrio V. Ripa G. Quattrini S. Currò G. Rossi E. Campanozzi
Ufficio Tecnico: tel. (02) 3314868

La linea di partenza al Gran Premio di Imola, in un caldo e afoso giorno d'estate. È l'ultima corsa del campionato mondiale. Dall'inizio dell'anno vi state confrontando con i migliori piloti della categoria ed oera è giunto il momento della verità. Almeno una decina di piloti potrebbero conquistare il titolo - voi compreso - vincendo la gara. Durante le prove di qualificazione non siete riusciti ad ottenere il miglior tempo, ma ci siete andati vicini. La gara però è tutta un'altra cosa: dovrete impegnarvi al massimo, dimostrare tutta la vostra abilità di guida se volete uscire vittoriosi. Ci riuscirete? I motori stanno rombando sulla griglia di partenza. Il semaforo è rosso... date un po' di gas... fate salire i giri del motore... è verde! Partiti.
Questo è il fascino delle corse motociclistiche. E il primo gioco incluso nel dischetto allegato in omaggio alla rivista vi farà rivivere tutti i momenti di gioia e delusione di un lungo e difficile campionato del mondo. Ma c'è dell'altro. Oltre a Honda Gran Prix Competition (il gioco appena descritto), troverete una simulazione accurata del Gran Premio dell'Isola di Man, uno dei più impegnativi del mondo, dato che si corre su un percorso ricavato dal normale tracciato cittadino, e una simulazione dell'affascinante specialità del Trial.
Insomma, se non avete ancora 14 anni potrete vivere le sensazioni che si provano a cavallo di una motocicletta, se invece li avete già, e avete già anche una moto (che probabilmente avrete messo in garage, visto l'arrivo dei primi freddi) potrete tenervi in allenamento fino alla prossima "bella stagione".
Mi raccomando, però, non dimenticate di mettere il casco!

ISTRUZIONI GENERALI

Questo disco contiene un programma di Speciale moto.
Per caricare i programmi procedete in questo modo:

1) Accendere Amiga.
2) I possessori di Amiga 1000 devono inserire il kickstart.
3) Quando la macchina chiede il workbench inserire nello stesso drive il dischetto di AMIGA MIA.
4) **MOLTO IMPORTANTE:** Per riuscire a caricare i programmi contenuti nel disco lasciare il disco senza protezione.
5) Dopo questa operazione verrà visualizzata una immagine di presentazione, che scomparirà dopo qualche secondo per lasciare il posto al vostro gioco. Se l'immagine dovesse tardare a scomparire basta premere il mouse ponendo l'indicatore nell'angolo alto a sinistra.

SPECIALE MOTO

14 anni finalmente...... Per molti ragazzi questa soglia significa il realizzarsi di un sogno, la prima motocicletta e quindi il primo pizzico di mondo dedicato agli adulti.
Possedere un veicolo a motore , anche se è solo un piccolo motorino vuol dire aver raggiunto una certa libertà di azione e quindi di pensiero.
Certo la moto ha avuto nei nostri tempi un periodo di grande espansione, ora non è più solo un veicolo dedicato a pazzi o a esibizionisti, ma si è creato giustamente la qualifica di mezzo alternativo all'automobile, con la quale ne divide i pregi della velocità ma la supera in fascino e poesia.
Si proprio poesia, certi luoghi sono molto più suggestivi se visitati a cavalcioni di una moto rispetto che in auto, sarà il vento nei capelli e sul corpo, sarà la sensazione di essere più vicini alla natura circostante, ma la moto affascina molto più di qualsiasi altro mezzo.
Molti hanno contestato la recente legge che obbliga i motociclisti ad indossare il casco durante ogni spostamento, certo un po' di fascino si è perso ma salvare anche solo una vita in più in caso di incidente, rende giustizia alla nuova norma.
La vita della motocicletta è comunque relativamente breve, soprattutto dal lato sportivo, in poche decine di anni si sono alternati per centinaia di personaggi che hanno lasciato il segno ed hanno aiutato lo sport del motociclismo a crescere ed attirare sempre più pubblico e fascino intorno a sé.

UN PO' DI STORIA.

La storia della motocicletta segue di pari passo, negli anni pioneristici, quella dell'automobilismo. Non per nulla il primo vero motore a scoppio di Daimer venne montato nel 1885 su quella che può essere definita la prima motocicletta.
Anche nelle corse l'evoluzione è stata parallela, moto e auto usufruirono degli stessi progressi tecnologici.
Alle prime gare disputate nei primi anni del secolo spesso partecipavano auto e moto contemporaneamente come per esempio nelle storiche traversate europee, la Parigi-Vienna e la Parigi-Madrid del 1903.
Ma già da quell'anno le due specialità si divisero, si ebbero così le prime sfide, prima a carattere nazionale, poi internazionale, nelle quali Francia ed Inghilterra si disputarono la supremazia tecnica e agonistica in interessanti competizioni motociclistiche.
Va segnalata la sfida svoltasi in Gran Bretagna nel 1903 in pista. Fra un pilota francese e un inglese su moto gigantesche (circa 3000 cc. di cilindrata) vinta dal francese a 86/kmh di media.
I piloti di moto ebbero all'inizio una discreta popolarità. Ben presto però l'interesse per questi personaggi diminuì drasticamente e solo pochissimi seppero emergere dall'ononimato per raggiungere le vette della popolarità, cui arrivarono i campioni del volante di quei tempi come Nuvolari e Varzi.
Solo Tenni, Duke, Hailwood e Agostini hanno suscitato gli entusiasmi delle folle.
Gli altri sono stati presto dimenticati, se non ignorati.
Negli anni 70 il personaggio del pilota di moto è stato riabilitato, e sopratutto i più giovani hanno capito che forse proprio nei modesti corridori di moto, nella loro passione e nell'ambiente di queste corse è possibile ritrovare quello spirito pioneristico ed avventuroso scomparsi nell'ambiente automobilistico.
Nei nostri giorni i mass media e specialmente la televisione ha contribuito a far sì che il motociclismo diventasse uno sport capace di attrarre le masse, prova concreta lo fornisce il pubblico presente ai campionati del mondo di Motocros o di velocità su tutti i circuiti mondiali.
Le grandi prestazioni degli azzurri hanno creato in Italia un interesse forse maggiore a quello motoristico dedicato alle auto, gare leggendarie come la Parigi Dakar e Il Rally dei Faraoni sono ormai il sogno di qualsiasi motociclista con l'avventura e la moto nel sangue.
Anche in pista i nostri piloti sono sempre ai

vertici, è necessario ricordare Uncini, Lucchinelli, Ferrari, Reggiani, Gresini, Cadalora, Gianola e mille altri che da anni fanno si che l'inno di Mameli suoni su tutti i circuiti mondiali.
Ma quante sono le specialità del motociclismo? Vediamole insieme

PISTA

È la specialità più famosa, forse per la spettacolarità e la facilità nel capire lo sport ed avvicinarsi ad esso.
Si corrono ogni anno centinaia di gara, con campionati regionali, nazionali, europei e mondiali.
Le categorie si dividono per cilindrata, dalle piccole 80 capaci però di velocità allucinanti, si parla di oltre 200 km/h per salire alle 125, 250 e le regine 500.
Proprio le 500 rappresentano il sogno di tutti i piloti, su quelle moto, maneggievoli e potenti nello stesso tempo, campioni come Mamola, Lawson, Schwranz sono in grado di fare "numeri" incredibili, spettacoli che ormai il pubblico ha imparato ad ammirare ed apprezzare.
Le gare si svolgono in due giornate di prove ufficiali, dove la meccanica e la preparazione tecnica della moto è fondamentale per ottenere un buon piazzamento per la partenza, e nella gara stessa, dove possono prendere il via una trentina di piloti pronti a tutto per un po' di gloria.
Il campionato del mondo 1989 si è appena concluso, senza dubbio è stato il più spettacolare degli ultimi anni grazie alla parità di valori fra le tre regine costruttrici giapponesi come Suzuki, Yamaha ed Honda e ai loro spericolati e fantastici piloti.
L'Italia si è comportata egregiamente grazie a Pierfrancesco Chili, il quale su una Honda si è battuto sempre con i primi, vincendo anche il gran premio d'Italia, e grazie alla Cagiva e al suo cavaliere Rendy Mamola, considerato il genio del circuito mondiale.
La ditta italiana è infatti parsa in netta crescita e sempre più vicina ai mostri nipponici.

MOTOCROSS

La motocicletta, è stata subito utilizzata oltre che come veicolo alternativo all'automobile, anche per le strade sterrate, vista la sua naturale maneggievolezza.
Ben presto i piloti cominciarono ad affrontarsi in duelli spericolati su piste ricavate da sentieri o viottoli di campagna.
Pian piano, con l'aumentare dell'interesse verso il motocross, vennero costruiti impianti appositi su terra e sabbia, con dossi, buche e salti appositamente ingigantiti per aumentare lo spettacolo.
Nel motocross, oltre a un'abilità di guida straordinaria occorre avere un fisico eccezionale per poter superare i durissimi giri dei percorsi.
In Italia, il motocross è tuttora uno dei più seguiti sport motoristi, in ogni regione vi sono centri specializzati per insegnamenti riguardo stile e metodi di guida.
Le gare si susseguono per tutto l'anno su terreni che possono variare dalla sabbia, alla terra battuta, ai terreni fangosi, in quest'ultimi i piloti devono sopportare oltre alle fatiche solite, anche il peso morale e fisico di acqua e fango che li trasforma in maschere irriconoscibili.
I piloti azzurri, da diversi anni, sono al vertice dei valori nelle diverse categorie, superati solo dai pazzi crossisti americani, specializzati in salti ed acrobazie definite da circo, e dai più concreti belgi.
Alcuni anni fa comunque il Parmense Michele Rinaldi si è aggiudicato il titolo mondiale per la classe 125.
Anche le moto italiane si sono sempre distinte per prestazioni e maneggevolezza, anche nei confronti dei mostri nipponici, ricordiamo gli innumerevoli titoli vinti dalle Cagiva e Gilera.

ENDURO

È l'ultima nata fra le competizioni motoristiche, ma la sua breve storia è ricca di soddisfazioni per gli azzurri.
Proprio i validi risultati ottenuti dai nostri portacolori ha permesso a questo sport di avere una espansione di popolarità tale da appassionare milioni di persone.
Chi non conosce la fantastica e spietata Parigi - Dakar che, pur essendo sempre più criticata per la sua durezza e pericolosità, invoglia ogni anno più motociclisti a cercare la gloria per le "strade" africane.

In questa gara, la maggior parte dei piloti, non sogna la vittoria ma di arrivate alla meta di Dakar, per molti compiere questa impresa rappresenta una vincita morale ben più importante di una vittoria in qualsiasi altra competizione.
La vittoria reale nella Parigi-Dakar è invece un gioco riservato a pochi team gestiti da colossi, come la Honda o la Yamaha, case costruttrici che spendono miliardi per attrezzare una squadra in grado di sopperire a qualsiasi problema senza alcuna difficoltà.
Oltre a questa mitica gara, esistono altre corse, meno dure ma altrettanto spettacolari, come la 12 ore di Lignano, dove motociclisti normali, possono competere con professionisti senza però sfigurare.
Le gare si svolgono, su tracciati misti, formati cioè da tratti stradali e tratti di percorsi sterrati, se nei primi i concorrenti devono mettere in luce la loro attitudine alla velocità, nei successivi sono chiamati ad esibirsi in passaggi spettacolari che mettono a dura prova la loro resistenza.
Le moto da enduro sono dei compromessi tecnologici fra quelle stradali e le leggere motociclette da cross.
Ruote dentate, parafanghi alti si associano così a motori potenti e rapporti lunghi.
Queste moto, per la loro possibilità di districarsi su ogni terreno sono ormai le preferite dai motociclisti di tutti i giorni.

TRIAL

Non sempre la moto serve per correre, tipico esempio è rappresentato dalla specialità del trial.
In questo spettacolare sport, praticato soprattutto sull'arco alpino, i concorrenti, devono superare ostacoli spesso proibitivi senza scendere dalla moto, e inoltre il solo fermarsi, retrocedere o posare a terra un piede provoca delle penalità.
Le moto sono naturalmente particolari.
Il cambio ha rapporti cortissimi, questo consente alla moto di partire anche su terreni accidentati e in salite normalmente impossibili, il serbatorio è stretto e lungo per favorire il pilota nel "sentire" la propria moto.
Inoltre una moto da trial non pesa più di 70/80 chilogrammi, questo è indispensabile, infatti spesso i piloti sono chiamati a operazioni da acrobati e solo una moto di tale leggerezza e maneggevolezza può aiutarli in ciò.
Le gare normalmente si svolgono in località alpine, con percorsi e prove speciali su sentieri, torrenti o cave di pietra.
Per un praticante di trial superare un masso o un tronco è normale amministrazione.
Per favorire il pubblico, e per farlo avvicinare a questo sport, da alcuni anni a Milano si svolge un campionato mondiale indoor della specialità, in questa gara gli ostacoli sono creati artificialmente con difficoltà a volte esasperate, questo allo scopo di aumentare ancora lo spettacolo offerto dai funamboli del trial.

Con questi brevi accenni agli sport motoristici, non pretendiamo abbiate conosciuto tutto dello stravagante mondo delle motociclette, ma il nostro intento è quello di incuriosirvi verso un mezzo che usato con prudenza e saggezza può farvi divertire più di qualsiasi altro.

Il mondo informatico ha cominciato ben presto ad interessarsi delle simulazioni sportive ispirate alle gare motociclistiche, ma spesso la difficoltà di creare qualcosa che potesse far rivivere quella atmosfera magica che si respira nelle gare reali, ha procurato fiaschi colossali.
Con l'avvento di computer dotati di grafica ed animazione superiore, come è il nostro Amiga, i giochi di questo tipo sono diventati dei veri e propri best sellers, come i tre che andiamo a presentarvi.
Si tratta di due giochi dedicati alla velocità, e un terzo al trial.
Nel primo è curato più il lato competitivo, con concorrenti comandati dal computer che ci renderanno la vita in pista difficile, nel secondo il cronometro sarà il nostro giudice unico, esso deciderà se saremo all'altezza di continuare la competizione. Il terzo gioco è come dicevamo ispirato al Trial, superare ostacoli di ogni tipo diventerà per noi una vera e propria malattia, inoltre il programma ci permetterà di costruirci infinite nuove piste.

Ma andiamo per ordine e partiamo con il primo.

HONDA GRAND PRIX COMPETITION

Se avete passato la vostra estate a cavalcioni di una grossa moto, con magari seduta sul sellino posteriore una bella ragazza, questo gioco è per voi.
Vi trovate, neopatentato, all'inizio della stagione mondiale del campionato Superbike, dedicato a motociclette di grossa cilindrata e ai loro superspericolati piloti.
La vostra moto è una Honda Rc30 da 750cc., la quale raggiunge la ragguardevole velocità di oltre 300 kmh.
Per prima cosa dovete scegliere il vostro pilota, potete prenderne uno già collaudato ed esperto, oppure inventarne uno vostro, magari col vostro nome.
La patente al primo campionato sarà di livello NORMALE.
Certo, all'inizio non vi conoscerà nessuno e dovrete rassegnarvi a correre insieme a dodicenni precoci e vecchietti sprint, ma se ci sapete fare in pochi anni passerete presto al circuito nazionale, poi l'internazionale e quindi al traguardo finale della Coppa del Mondo.
A questo punto il vostro campione è pronto a scendere in pista, per il suo debutto infiliamoci il casco, accendiamo il motore e... alt!!!....un attimo.... Prima esaminiamo un po' le altre opzioni del menu principale.

INFORMAZIONI

L'opzione mostra le statistiche riguardo ai Gran premi già percorsi, si possono vedere nell'ordine:
I Gran Premi percorsi,
I Giri Veloci realizzati,
I GP vinti (hurrah)
e le cadute (ahi ahi) effettuate.
Logicamente al primo impatto col gioco vedrete molto spesso solo un gran numero di cadute e di giri veloci, ma insistendo nel correre vedrete che le vittorie non tarderanno ad arrivare, le cadute saranno sempre meno, e che migliorare i vostri giri veloci sarà sempre più difficile, infatti la statistica riporterà i Record sui giri di tutte le vostre gare con la possibilità di salvare su disco i vostri risultati.

CAMBIA UOMO

Permette di cambiare driver in qualsiasi momento del campionato.
Molto utile nel caso a giocare si sia in più di uno, infatti si possono creare da 1 a 8 corridori e far loro correre un Gran Premio ciascuno, in questo modo si ha la possibilità di controllare il proprio valore non solo con i concorrenti guidati dal computer ma anche nei confronti dei propri amici.

VEDI TABELLE

Questa opzione è sicuramente la più complessa dell'intero menu creata apposta per gli amanti di statistiche e classifiche: si divide in 3 sezioni più 2 possibilità di carico o scarico dei dati su disco.
La prima possibilità mostra la situazione di tutti i piloti impegnati nel campionato, per ogni gara vengono assegnati dei punti, e precisamente

15 al Primo
10 al Secondo
6 al Terzo
4 al quarto
3 al quinto
2 al sesto
1 al settimo, e nessun punto per gli ultimi due.

La somma dei risultati determina una classifica, alla fine del campionato i primi 3 passano alla categoria superiore.
Oltre alla classifica, per ogni pilota vengono riportati i risultati per ogni gara effettuata.
La seconda mostra la situazione, con i vari risultati solo per i piloti da voi guidati.
Il terzo sottomenu riporta i record sui giri di tutti i 24 tracciati esistenti sul disco.
I tracciati sono una fedele riproduzione dei veri circuiti, con le stesse curve e rettilinei velocissimi, quindi anche i tempi sul giro sono adeguati alla realtà, provate per esempio a girare ad Imola sotto il tempo fissato quest'anno dal Campione Mondiale

delle 500 Lawson, se ci riuscite allora siete pronti veramente per passare dalla pista simulata a quella vera, sempre che il coraggio non vi manchi.
Naturalmente oltre al record sul giro viene indicato anche il nome del Recordman (onore e gloria a lui).
Le prime volte tutti i record saranno abbondantemente oltre il minuto, ma abbiamo già scoperto che con l'esperienza si può forzare la propria moto fino a far fermare in quasi tutti i persorsi il cronometro sotto i 60 secondi.
Le ultime due opzioni permettono di salvare su disco o di richiamare i propri risultati evitando così di dover ripetere ogni volta un campionato dalla prima gara.

Saltiamo l'opzione INIZIA CAMPIONATO che come è facile intuire ci porta finalmente sulla linea di partenza, sulla quale approfondiremo in seguito parlando del modo di guidare la nostra moto, per passare all'opzione successiva.

CAMBIA OPZIONI

Velocità in MPH/KMH
Permette di cambiare il tachimetro della nostra moto, se vogliamo guidare con i simboli inglesi selezioneremo MPH, sul cruscotto la velocità massima indicata sarà 180, altrimenti usando la più conformistica misurazione in Kmh la massima velocità sarà di 300 kmh.
Questa opzione è dovuta al successo di questo gioco in tutto il mondo, è alla professionalità dei suoi programmatori

NUMERO DI GIRI

Si puo variare la durata del GP, il minimo è di 5 giri, per una durata media di gioco di circa 6/8 minuti, il massimo è di 20 giri, in questo caso il gioco diventa molto più impegnativo e intrigante, in quanto sono necessarie varie fermate ai box per le riparazioni alla moto, guasti dovuti all'usura dei pezzi, alla sollecitazione e naturalmente alle cadute.

STEREO/MONO

È possibile infine modificare l'audio da MONO a STEREO per sfruttare al massimo le caratteristiche del proprio monitor.

PROVA GARA

Oltre a partecipare ad un intero campionato è possibile correre anche una sola prova.
Per prima cosa occorre scegliere il percorso su cui cimentarsi, fatto questo bisogna "provare" il percorso, per evitare di essere relegati all'ultimo posto sulla griglia di partenza il giorno della gara. Disputato uno o più giri si può tornare al menu premendo ESC per visualizzare il piazzamento delle prove e la propria posizione di partenza, e poi pronti al via con l'opzione GARA.

Veniamo ora ai comandi del gioco.
Il controllo avviene esclusivamente tramite joystick inserito sulla seconda porta (la solita dei joystick per intenderci), è consigliato uno con microswich per aver la massima sensibilità di manovra, soprattutto per l'inserimento delle marce.
Bisogna attribuire un gran merito ai programmatori per l'ottima giocabilità e il semplice ed intuitivo uso del joystick per i comandi (come si può vedere nei disegni seguenti). Ma veniamo al gioco.
Ci troviamo sulla linea di partenza a cavalcioni della nostra Honda, il motore è acceso e spingendo verso l'alto il joystick sentiamo il motore rombare, mentre a sinistra sul cruscotto il contagiri sale.
Prima che il semaforo in alto a destra diventi verde diamo un'occhiata all'intera strumentazione a nostra disposizione. Sul cruscotto da sinistra verso destra possiamo trovare:

TACHIMETRO
Può essere (come già detto in mph o kmh) lo strumento più facile alla rottura in caso di caduta

CONTACHILOMETRI
All'interno del tachimetro, segna i km percorsi dalla nostra moto con l'indicatore in rosso per i cento metri.

CONTAGIRI
Da 0 a 12 mila con la fascia gialla verso i 10, all'interno della quale è necessario cambiare marcia

MARCIA INSERITA
La nostra moto monta 6 marcie, è necessa-

rio cambiare marcia ogni qualvolta il tachimetro entri nella zona gialla.

Nello schermo oltre al cruscotto della moto vi sono molti altri utili indicatori

CRONOMETRO
In alto a sinistra, troviamo un cronometro impegnato a misurare la durata del nostro giro, si azzera al momento del passaggio sul traguardo.

TEMPO SUL GIRO
Appena sotto al cronometro appare il tempo sul giro appena terminato, nel caso il giro sia stato il più veloce o ancor meglio in nuovo record ci verrà segnalato da un'indicazione lampeggiante che apparirà sul margine superiore dello schermo.

GIRO
Indica il giro che si sta compiendo, l'inizio dell'ultimo giro sarà comunicato nello stesso modo indicato sopra per il record sul giro.

GAP
È Il vantaggio che abbiamo sul concorrente che ci segue, la misurazione avviene in secondi e centesini di secondo, ogni circuito ha dei punti caratteristici dove il vantaggio viene rilevato, molto utile per sapere sempre se stiamo guadagnado terreno o perdendolo nei confronti dei nostri rivali.
Nel caso ci si trovi in ultima posizione l'indicatore segnalerà 9:99:99.

POSIZIONE
Mostra la classifica provvisoria del GP, i concorrenti sono indicati col loro numero di gara e col colore della loro moto (blu / verde / viola), il nostro centauro è indicato da un puntino rosso.

RECORD E MIGLIOR GIRO
Indicano rispettivamente il record assoluto del tracciato e il nostro miglior giro della gara.

VISUALE DEL GIOCO

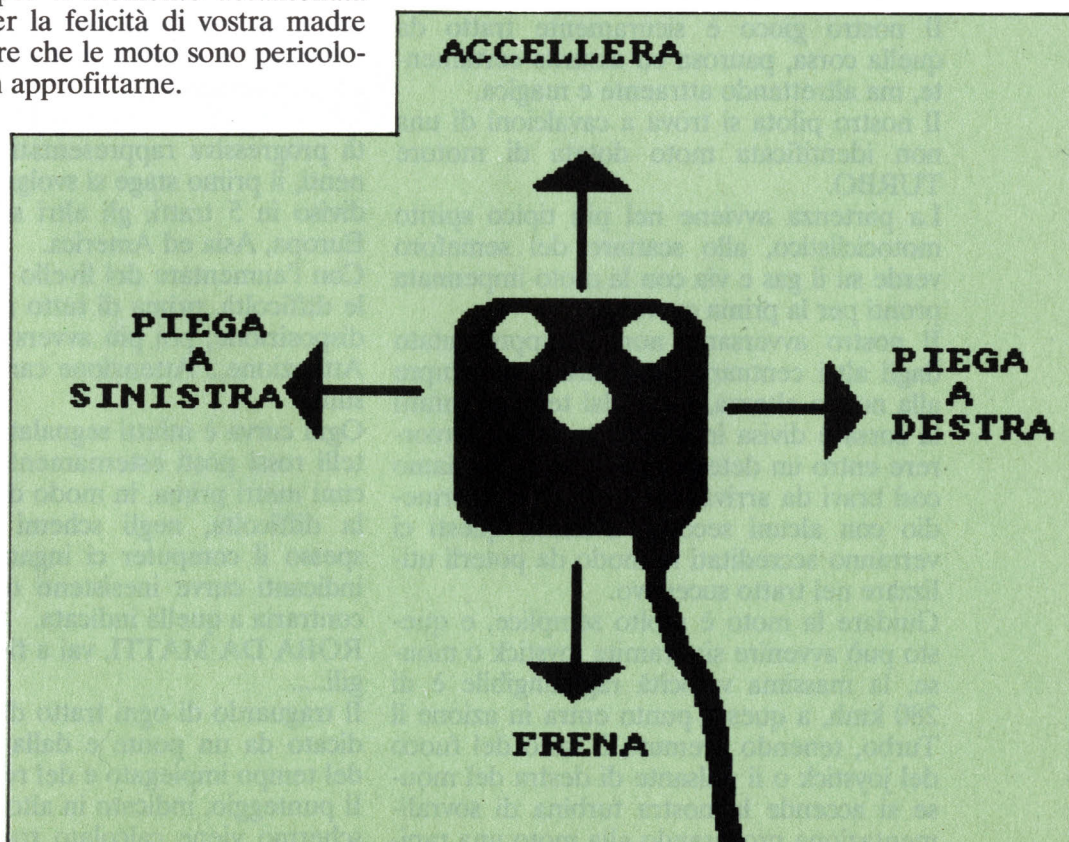
L'ottima grafica permette una visuale sempre chiara, lo scrolling è fluido e permette una chiara lettura del tracciato.
La pista è delimitata da prati, alberi e cartelli, l'uscita di pista provoca un notevole rallentamento, e nel caso di urto contro un ostacolo di una rovinosa caduta.
La nostra moto ci viene visualizzata dal retro, l'eventuale urto con le altre moto ne rallenta l'azione.
La pista è spesso coperta di pozzanghere d'acqua che possono frenare la moto, da macchie d'olio che possono portare alla caduta il nostro pilota, e da segni di pneumatici a volte pericolosi per la nostra stabilità.

TATTICA DI GIOCO

PARTENZA:
Tenete il motore verso i 4/5 mila giri, un occhio al semaforo e allo scattare del verde inserite la prima marcia (premendo il bottone del fuoco e spingendo in avanti).
Accelerate velocemente, cambiando marcia ogni qualvolta il vostro motore arrivi ai 12000 giri.
Nelle curve, se larghe cercate di anticipare la piega senza rallentare, in quelle più strette frenate e scalate qualche marcia prima di entrare in curva, poi cercate di stare più all'interno possibile.
Nel caso doveste uscire di pista per la forza centrifuga, rientrateci il più velocemente possibile scalando più marcie, questo vi permetterà di perdere meno tempo.
Non cercate di seguire i concorrenti più veloci di voi sin dalla partenza, ogni moto controllata dal computer è programmata per avere dei vistosi alti e bassi, se terrete il vostro ritmo potrete spesso ben figurare.
In caso di caduta il vostro motociclista dovrà spingere la moto per riuscire a riaccenderla, per facilitarlo "smanettate" velocemente con il joystick finché non lo vedrete montare in sella.
Può succedere che cadendo la moto si rovini, il primo strumento che solitamente si distrugge è il tachimetro, seguito poi dal contagiri e dal cambio. Per i primi due strumenti la rottura non provoca grossi problemi, basta abituarsi al suono e cambiare aiutandosi con l'udito, ma per il cambio diventa necessario farlo riparare ai box.
Per entrare ai box basta localizzarli, solitamente sono sul rettilineo d'arrivo e si possono riconoscere da dei pannelli rossi posti ai lati della pista, e spostarsi verso di loro frenando fino a fermarsi.

Dopo alcuni secondi apparirà una scritta indicante che le riparazioni sono state eseguite.
Questa manovra è necessaria come abbiamo già detto solo per la rottura del cambio, tenete presente che la perdita è di circa 20 secondi, quindi utilizzatela solo nelle gare di durata superiore ai 10 giri.
Un altro consiglio è di controllare sempre il vantaggio che avete sul vostro inseguitore, eviterete brutte sorprese all'ultimo giro.
Il tasto ESC vi ritirerà dalla gara in qualsiasi momento della competizione relegandovi però al nono e ultimo posto.

CONCLUSIONI

Le 1000 e più opzioni, l'ottima grafica, il sonoro digitalizzato e la combattività degli avversari fan sì che questo sia senza dubbio il miglior gioco di motociclismo presente sul mercato. La possibilità di salvare il proprio campionato lo fanno diventare ancora più avvincente, la voglia di riuscire ad arrivare al Campionato del Mondo vi terrà legati al computer per intere giornate, e visto che l'inverno è alle porte e che la vostra vera moto è per il momento accantonata nel garage (per la felicità di vostra madre che dice sempre che le moto sono pericolose) perché non approfittarne.

SUPER GRAN PRIX / ISOLA DI MAN

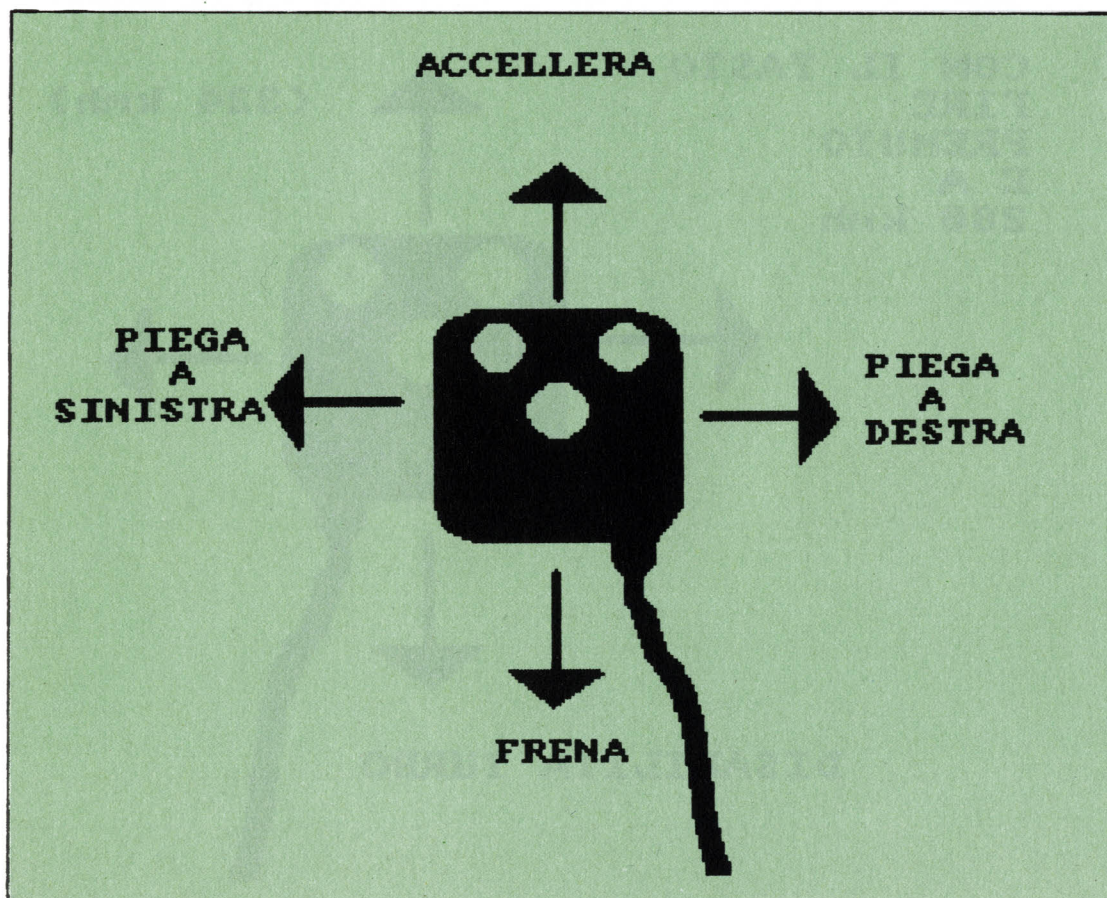
Avete mai sentito parlare del circuito dell'isola di Man?
In quell'isolotto vicino alla Gran Bretagna ogni anno si corre un gara unica nel suo genere, un vero e proprio campionato del mondo per matti, spericolati, sadici ed affini.
La gara si svolge su un percorso ricavato dal normale tracciato cittadino, o meglio dall'intero perimetro dell'isola.
Cosa c'è di strano direte voi, anche a Montecarlo o Detroit si corrono corse automobilistiche del genere, ma sull'isola di Man la corsa si effettua in MOTOCICLETTA!!!
Provate a correre su due ruote a 200 kmh di media passando attraverso villaggi, vicoli, tortuosi, tracciati montani, con strade fiancheggiate da alberi, case, burroni massi e chi più ne ha più ne metta.
Il nostro gioco è sicuramente tratto da quella corsa, paurosa ed assurda certamente, ma altrettando attraente e magica.
Il nostro pilota si trova a cavalcioni di una non identificata moto dotata di motore TURBO.
La partenza avviene nel più tipico spirito motociclistico, allo scattare del semaforo verde su il gas e via con la moto impennata pronti per la prima curva.
Il nostro avversario non è rappresentato dagli altri centuari, tra l'altro non sempre alla nostra altezza, bensì dal tempo., infatti la corsa è divisa in cinque tratti da percorrere entro un determinato tempo, se siamo così bravi da arrivare al traguardo intermedio con alcuni secondi avanzati questi ci verranno accreditati in modo da poterli utilizzare nel tratto sucessivo.
Guidare la moto è molto semplice, e questo può avvenire sia tramite joystick o mouse, la massima velocità raggiungibile è di 280 kmh, a questo punto entra in azione il Turbo, tenendo premuto il tasto del fuoco del joystick o il pulsante di destra del mouse si accende la nostra turbina di sovralimentazione procurando alla moto una rapida accelerazione sino alla soglia ragguardevole dei 324 kmh.
L'entrata in funzione del turbo ci verrà graficamente segnalato da luci gialle lampeggianti nel faro posteriore del nostro mezzo.
Gli altri concorrenti, come già anticipato, sono solitamente molto più lenti di noi, attenzione quindi nei sorpassi perché l'urto con essi può costare caro in termini di velocità e quindi di tempo.
In oltre urtare un'altra moto durante una curva spesso provoca una brutta sbandata del nostro veicolo verso l'esterno e uscire di pista spesso provoca una spettacolare ma dolorosa caduta, tranquilli il nostro pilota si rialzerà indenne ma alcuni secondi preziosi saranno già alle spalle.
Le cadute avvengono solo con l'urto contro gli ostacoli che contornano la pista, come alberi, cartelloni pubblicitari o massi, questi cambiano a seconda del continente che si sta attraversando.
Infatti il gioco è diviso in 4 livelli di difficoltà progressiva rappresentati dai vari continenti, il primo stage si svolge in Africa ed è diviso in 5 tratti, gli altri sono nell'ordine Europa, Asia ed America.
Con l'aumentare del livello crescono anche le difficoltà, prima di tutto meno secondi a disposizione, poi più avversari ed infine .... Attenzione... Attenzione cartelli stradali fasulli.
Ogni curva è infatti segnalata da alcuni cartelli rossi posti esternamente alla curva alcuni metri prima, in modo da prepararci alla difficoltà, negli schemi più complessi spesso il computer ci inganna con cartelli indicanti curve inesistenti o con direzione contraria a quella indicata.
ROBA DA MATTI, vai a fidarti poi dei vigili.....
Il traguardo di ogni tratto di percorso è indicato da un ponte e dalla visualizzazione del tempo impiegato e del record sul tratto.
Il punteggio, indicato in alto a sinistra nello schermo viene calcolato tramite una som-

ma fra metri di gara percorsi e concorrenti superati.
La grafica del gioco è semplicemente fantastica, gli sprite sono grandi e ben delimitati, l'animazione è fluida e realistica, potete addirittura piegare la moto al limite toccando con il ginocchio l'asfalto bruciante, il suono è ben curato ed aiuta a creare un'atmosfera veramente avvincente.
L'effetto più spettacolare è senza dubbio la sequenza della caduta (ahimè). Questa è diversa a seconda dell'ostacolo su cui vi abbattete, può essere rappresentata da una semplice scivolata, o da un robusto capitombolo o addirittura terminare con l'esplosione del nostro mezzo e lo svenimento (momentaneo) del nostro pilota se l'urto è frontale e violento.
In conclusione devo ammettere che mi sono divertito oltremodo a giocare con questa simulazione di moto, l'ho trovato completo e divertente, coadiuvato da una facilità d'uso da elogiare e da una completezza di opzioni da permettermi di trovare tutto quello che può essere necessario in un gioco di questo tipo.

Veniamo alla spiegazione del menu.
Subito dopo il caricamento ci troviamo in un menu con tre opzioni

SENSIBILITÀ MOUSE (JOYSTICK)
SCELTA DEL MOUSE (JOYSTICK)
RESET COMPUTER

SENSIBILITÀ MOUSE

Spesso abbiamo problemi di spazio sulla nostra scrivania e così il povero mouse ne soffre costretto a muoversi in spazi stretti.
Questa opzione ci permette di delimitare la nostra area di azione, creando un limite massimo di spostamento sia verso sinistra che destra.
Se la nostra area sarà molto stretta la sensibilità del mouse sarà altissima, tanto da trasmettere al nostro pilota tutti i minimi movimenti della nostra mano.

Al contrario potendo disporre di una superficie di gioco maggiore si potrà settare una minor sensibilità del mouse in modo da facilitare l'andamento rettilineo della nostra moto.
Per cambiare la sensibilità basta spostarsi sul margine sinistro della nostra area di gioco, premere il tasto destro del mouse, spostarlo lentamente all'estrema destra dell'area e rilasciare il pulsante destro, avremo così personalizzato la nostra sensibilità.
Semplice vero??

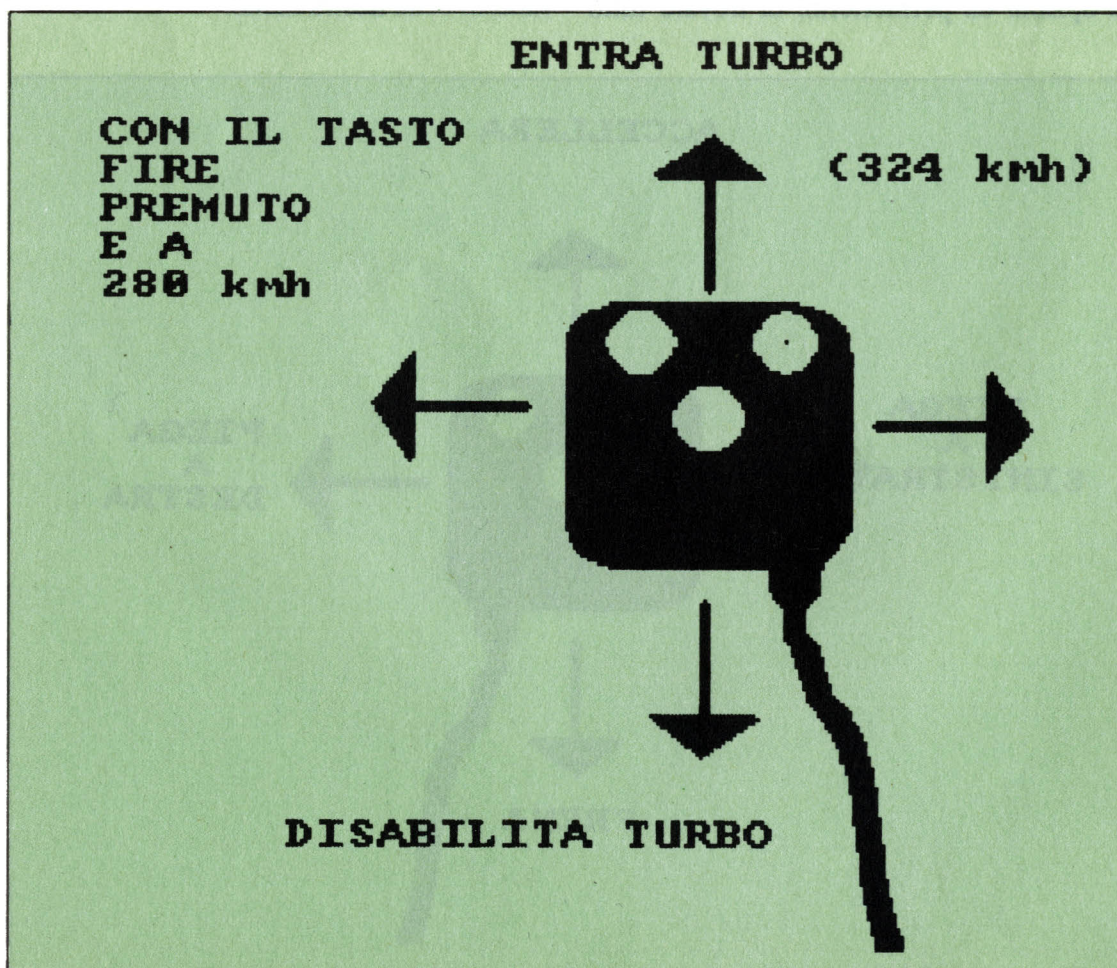
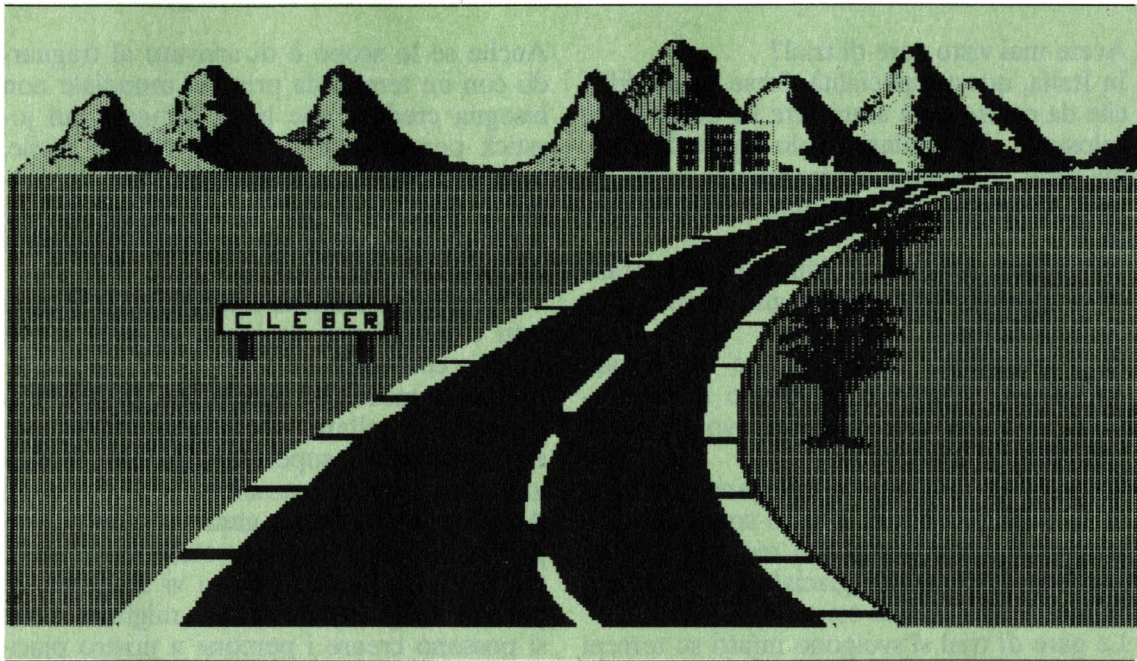
SENSIBILITÀ JOYSTICK
Per il joystick vi sono 3 livelli di sensibilità già stabiliti.
Premendo la lettera S si passerà a una diversa sensibilità.
Sensibilità 1 è uguale a POCA SENSIBILITÀ.
Sensibilità 2 è uguale a MEDIA SENSIBILITÀ.
Sensibilità 3 è uguale a ALTA SENSIBILITÀ.
SCELTA DEL MOUSE.

Premendo il tasto C si può cambiare il device di controllo della nostra moto.
Il device selezionato è indicato sul video in alto.

RESET DEL COMPUTER

Premendo il tasto H si resetta il computer e si può passare ad un nuovo gioco.

Lasciando partire il programma senza premere alcun tasto, viene inoltre visualizzata la classifica dei migliori dieci risultati ottenuti.

A questo punto altro non mi rèsta che augurarvi buon divertimento, ma prima mi raccomando infilatevi il casco, accendete le luci e non pensate più alla prudenza, almeno qui che si può.

N.B. Dimenticavo se l'anno prossimo vi viene voglia di andare a correre all'isola di Man....... Chiudetevi in casa, non vorrei avervi sulla coscienza.

TRIAL

Avete mai visto gare di trial?
In Italia, questa specialità, forse la più difficile da capire e da ammirare ha avuto un'esplosione di popolarità solo da pochi anni, ma visto la risaputa destrezza dei nostri piloti è diventata per gli azzurri fonte di gloria.
Gli italiani, insieme ai francesi sono infatti gli uomini da battere su ogni campo, e in ogni specialità.
Per avvicinare maggiormente il grande pubblico al trial si sono create manifestazioni indoor, con passaggi volutamente complicati e spettacolari.
Il gioco che andiamo a spiegare rinchiude in se tutti i brividi di questo sport, fatto di sensibilità, padronanza del mezzo e di una necessaria freddezza glaciale per capire e superare ogni tipo di ostacolo.
Le gare di trial si svolgono infatti su terreni accidentati e talvolta addirittura inaccessibili, per i piloti è normale trovarsi a guadare fiumi, scalare massi o tronchi ma nel nostro gioco si supera anche il limite del ragionevole.
Dovremo infatti affrontare ciminiere (naturalmente munite di fiamma leggermente calda), staccionate, capitelli, pistoni, trampolini elastici e.... Pensate un po' CABINE TELEFONICHE. Prima di parlare del programma dal lato giocoso vediamo di analizzare la grafica ed il suono.
Il menu è abbastanza semplice ed intuitivo, tutte le opzioni sono rappresentate da disegni specifici, il controllo è affidato al joystick o al mouse.
Vi è l'opzione per un giocatore che dovrà cimentarsi contro il computer o per due giocatori di carne, ossa e riflessi.
La grafica è ben disegnata, gli sfondi sono simpatici e i colori ben sfumati.
Una allegra musichetta ci accompagna durante l'intero match. Il gioco consiste nel percorrere sei tracciati disseminati di ostacoli nel minor tempo possibile, e soprattutto in un tempo inferiore a quello del proprio avversario.
Anche se lo scopo è di arrivare al traguardo con un tempo da primato mondiale non bisogna credere che basti spingere sul joystick per tutto il percorso, troppo facile, ogni ostacolo ha una caratteristica particolare e deve essere affrontato nel modo corretto se non vogliamo trovarci catapultati nel prato.
Vi sono ben 21 tipi di ostacoli, ed imparare tutti i trucchi per superarli indenni non è proprio così facile.
La nostra moto può accelerare, frenare impennarsi o saltare, spesso un movimento errato durante il superamento di un ostacolo provoca una bel ruzzolone.
Abbiamo detto che la gara consiste nel superare sei tratti che possono essere scelti dal pilota, nel nostro disco vi sono già 20 percosi disegnati, ma la cosa migliore è che si possono creare i percorsi a nostro piacimento utilizzando l'apposita opzione di DISEGNO GARE che vedremo successivamente.
Come dicevamo gli ostacoli hanno delle loro determinate caratteristiche, vi diamo solo alcuni suggerimenti iniziali per ogni ostacolo, ma attenti che spesso trappole e sorprese sono disseminate nei tracciati.

OSTACOLI A e B= SALITA E DISCESA DI TERRA

L'ostacolo può essere superato a tutta velocità, attenzione però a cosa si trova fra la salita e la discesa, questo può infatti condizionarli.
Attenti, è pericoloso impennare durante la salita.

OSTACOLI C e D = SALITA E DISCESA CON GRADINI

Assomigliano agli ostacoli precedenti ma devono essere affrontati con velocità moderata.
La velocità è raffigurata da un semicerchio colorato in alto sul teleschermo, questo è

diviso in gradi che si colorano con la loro attivazione, questo ostacolo per esempio può essere superato ad una velocità massima pari al penultimo gradino.

OSTACOLO E = CUBO

I cubi sono sempre preceduti da una salita o da un trampolino, è necesssario affrontarli ad una velocità media.

OSTACOLO F = CIMINIERE

Questo è graficamente uno dei più belli.
La ciminiera infatti alterna periodi di calma a improvvise fiammate, è solitamente posto fra una salita o una discesa, va affrontato in volo cercando di evitare l'attimo della fiammata.
Essere colpiti da una fiammata provoca una perdita di velocità e una quasi sicura caduta.

OSTACOLO G = BLOCCO DI TERRA

Non è un vero e proprio ostacolo, infatti non crea alcun problema al nostro motociclista, a meno che non ......
(Non è bello sapere tutto subito)

OSTACOLO H = BUCA

Pericolosissima, va affrontata sempre in salto, il solo contatto con una ruota ne provoca una sicura caduta, attenzione spesso si possono trovare serie di buche intermediate da altri ostacoli terreni come fango o acqua, prendete bene le misure dei salti e della velocità altrimenti passerete ore prima di uscire dal percorso.

OSTACOLO I = TRAMPOLINO

Può sembrare un aiuto, ed infatti se superato nel modo corretto lo diventa, ma attenzione a non arrivarci troppo corti, altrimenti.... Beh lo immaginate vero?
La spinta che fornisce dipende dalla lunghezza del trampolino e dal nostro tempismo di comando adeguato del joystick.

OSTACOLO J = TUBATURA

Solitamente sono in serie, possono essere affrontati a tutta velocità, occorre però riuscire a salire totalmente sull'ostacolo, e trovare il tempismo esatto nel salire al momento della discesa.

OSTACOLO K = STACCIONATA

Questo è uno dei più delicati, non si è sulla staccionata non si può fare niente.
La velocità deve essere moderatissima e senza variazioni, è vietato saltare mentre è necessario impennare al momento della discesa dall'ostacolo, ma solo in quel momento è concesso.

OSTACOLO L = TRONCO

Solitamente si trova fra una salita e una discesa, è mutevole nelle sue caratteristiche, affrontatelo velocemente ma senza esagerare.

OSTACOLO M = PANTANO

Altro ostacolo complesso, passatelo in salto o, se troppo lungo ad una velocità moderata, non azzardatevi a saltare o impennare, il fango non è proprio la cosa migliore su cui cadere.

OSTACOLO N = MURO

Non dovrebbe mai creare problemi, non affrontatelo mai però a tutta velocità, potete trovarlo di varie altezze.

OSTACOLO O = BARILE

Piuttosto alto e difficile, dovete arrivarci in volo e coordinarvi nel salto successivo, cercate di atterrare sempre sulla ruota posteriore.

OSTACOLO P = CABINA TELEFONICA

L'ostacolo più incredibile, volete sapere come superarlo? Beh almeno questo tocca a voi scoprirlo, sappiate comunque che è facile e bastano buoni riflessi.

OSTACOLO Q = PISTONE

Vale lo stesso discorso della ciminiera, alterna momenti di stasi a improvvisi innalzamenti.

Cercate di arrivarci nel momento della salita, atterrate sulla ruota posteriore e saltate, avrete un'ottima spinta verso il traguardo.

OSTACOLO R = TERRA SMOSSA

Come il pantano, ma meno pericoloso, pur essere affrontato a media velocità o in volo, attenti però a decidere prima di affrontarla la propria tattica.

OSTACOLO S = CAPITELLI

Non creano grossi problemi a meno che.......

OSTACOLO T = PNEUMATICI

Per salirvi è necessario un piccolo salto, una volta sopra attenti a non accelerare troppo.

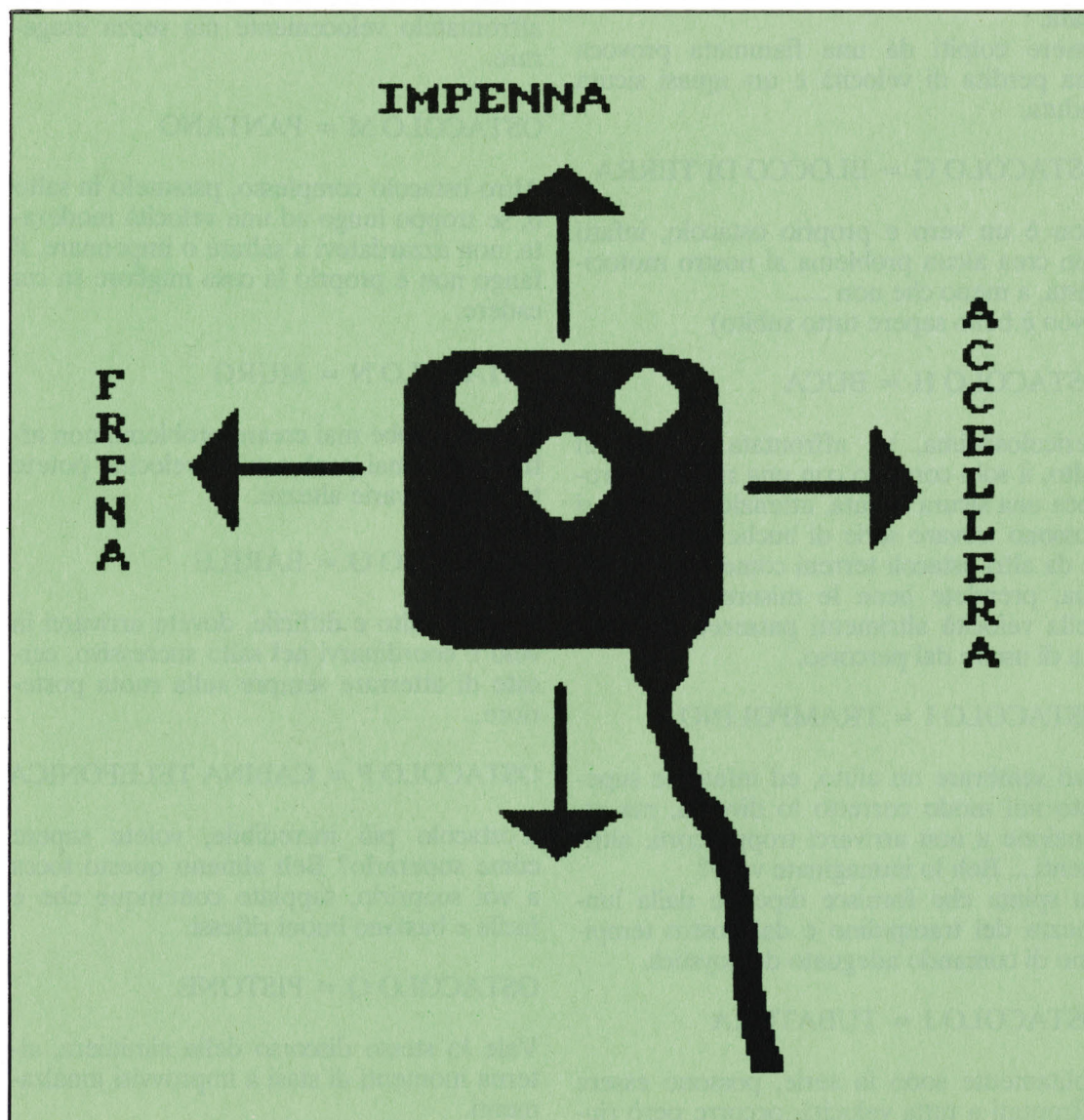
OSTACOLO X = TERRENO NORMALE

Finalmente un terreno assolutamente innocuo, attenti però a non rimanere per troppo impennati, altrimenti finirete la vostra azione in una dolorosa capriola.

OSTACOLI V e U = SALITA E DISCESA IN MATTONI

CON PULSANTE FIRE PREMUTO

SALTA VERSO L'ALTO

SALTA IN LUNGO

Si può affrontare a tutta velocità, attenti però a non saltare.

Come già anticipato gli ostacoli presentano trucchi spesso condizionati dalla loro posizione sul tracciato, così i meccanismi o svelati in queste poche righe non devono mai far credere di saper tutto su questo gioco.
Questo non compromette così l'interesse verso il programma dopo poche partite ma, anche grazie alla possibilità di crearsi nuovi percorsi e di sfidare i propri amici, ne aumenta l'interesse ogni partita.
Se si gioca contro il computer il nostro pilota correrà nella parte superiore dello schermo.
Infatti il gioco presenta lo schermo diviso orizzontalmente in due, in alto il pilota numero 1, nella parte inferiore il pilota del secondo giocatore o del computer.
La partenza avviene con la pressione del tasto di fuoco, il traguardo è segnalato da

un cartello rosso.
Se non si raggiunge quest'ultimo entro i 100 secondi la partita verrà sospesa.
Ma veniamo a spiegare le varie ed interessanti opzioni del menu. Il menu iniziale ci viene presentato subito dopo il caricamento del programma. Nell'ordine i simboli proposti sono:

Il semaforo = Partenza della gara
Il trofeo = Vengono mostrati i record sui vari tracciati
Il disco = Possibilità di caricare da disco dei percorsi già disegnati
Il percorso = Il passaggio alla funzione di creazione dei percorsi
1 / 2 = Il numero dei giocatori
IL casco = Inserisce il nome del pilota
IL Joy./mouse = Scelta del tipo di controllo

Per attivare le opzioni basta spostarsi su di esse con il cursore e cliccare il tasto del mouse, la loro funzionalità è massima, così come la facilità d'uso.
Inoltre è possibile scegliere i sei percorsi da effettuare nella prossima gara, i tracciati già disegnati hanno nomi rappresentati da lettere, e precisamente dalla A alla X.
Per esempio se volete correre i tracciati BCDFRB dovete premere quelle lettere nell'ordine voluto, vedrete apparire le lettere sopra i nomi dei piloti pronti per la gara.

IL TRACCIATORE DI CIRCUITI

L'opzione più interessante è sicuramente la possibilità di correre su nuovi percorsi e soprattutto dopo averli creati.
Dopo aver cliccato sulla figura rappresentante questa opzione ci si trova in un sottomenu.
Nella parte superiore dello schermo possiamo vedere il tracciato che dobbiamo modificare o cominciare a coprire di ostacoli.
Spostandosi con il mouse verso sinistra o destra posssiamo visionare l'intero tracciato.
Se questo è nuovo lo vedremo totalmente piatto contornato solo da alcune piante ed arbusti.
Gli ostacoli sono contrassegnati con delle lettere (dalla a alla v), premendole si seleziona l'oggetto e cliccando sulla icona rappresentante l'appoggio dell'oggetto sulla pista veniamo a crearlo nel tracciato.
Attenzione a non creare ostacoli impossibili, cercate di seguire sempre una certa logica nella costruzione dei tracciati altrimenti rischiate di trasformare una gara di trial in una caduta unica.
Cercate di mettere ostacoli alti, come cabine telefoniche o muri solo in punti che possono essere superati in volo grazie a trampolini o a pannelli inclinati, lasciate inoltre spazi adeguati per i salti e per prendere velocità. Se non vi ricordate la lettera dell'ostacolo è presente un'opzione denominata "I" che vi semplificherà il lavoro mostrandosi l'intero set di ostacoli.
È possibile, una volta finito il lavoro di tracciatura, definire il nome del percorso e salvarlo su disco.

La facilità del programma e dell'interfaccia utente vi renderà molto più facile provare a disegnare i tracciati piuttosto che capire i meccanismi da queste poche righe, insomma ancora una volta vale il detto che è più facile a farsi che a dirsi (ma forse non era il contrario).

3
Supplemento a: Amiga Mia n. 6
Lire 15.000
BILIARDINI IN GIOCO
TEORIA E SIMULATORE PRATICO
SPECIALE
FLIPPER
DISK per AMIGA 500, 1000, e 2000
GRUPPO LOGICA 2000
È IN EDICOLA